



Europäisches Patentamt

⑯

European Patent Office

Office européen des brevets

⑯ Veröffentlichungsnummer:

**0 184 718**  
A2

⑯

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

⑯ Anmeldenummer: 85115048.2

⑯ Int. Cl. 1: **C 08 L 27/06, C 08 L 33/10,**

⑯ Anmeldetag: 27.11.85

**C 08 K 3/00, C 08 K 5/00**

//

(C08L27/06, 23:08, 31:04, 23:18),

(C08L33/10, 23:08, 31:04, 23:18)

⑯ Priorität: 12.12.84 DE 3445325

⑯ Anmelder: **Teroson GmbH, Hans-Bunte-Strasse 4,**  
**D-6900 Heidelberg 1 (DE)**

⑯ Veröffentlichungstag der Anmeldung: 18.06.86  
Patentblatt 86/25

⑯ Erfinder: **Lipponer, Gerhard, Ziegelhäuser Strasse 54,**  
**D-6901 Schöna (DE)**  
Erfinder: **Neubauer, Rudolf, Guttenbergstrasse 4,**  
**D-6901 Bammental (DE)**  
Erfinder: **Höllerle, Klaus, Schröderstrasse 4,**  
**D-6900 Heidelberg 1 (DE)**

⑯ Benannte Vertragsstaaten: **BE DE FR GB IT NL SE**

⑯ Vertreter: **UEXKÜLL & STOLBERG Patentanwälte,**  
**Beselerstrasse 4, D-2000 Hamburg 52 (DE)**

⑯ Haftklebrige Formteile und deren Verwendung.

⑯ Haftklebrige Formteile, insbesondere Dichtstoffprofile, aus Plastisolen auf Basis von PVC und/oder polymeren Methacrylsäureestern, welche außerdem Ethylen-Vinylacetat-Copolymere mit unterschiedlichem Vinylacetatgehalt, Füllstoffe und Pigmente, Weichmacher, Haftharze und Polyisobutylen enthalten. Durch genaue mengenmäßige Abstimmung der einzelnen Bestandteile werden haftklebrige Formteile erhalten, die den Anforderungen im Fahrzeug- und Karosseriebau gerecht werden, d.h. ausreichende Kalthaftung beispielsweise auf ECGrundiertem Blech, gute Haftung bei den erhöhten Temperaturen des Aushärtungsvorganges und eine ausreichende chemische Stabilität bei derartig hohen Temperaturen aufweisen. Die erfindungsgemäßen Formteile können durch Kaltverarbeitung hergestellt werden.

**EP 0 184 718 A2**

Die Erfindung betrifft haftklebrige Formteile, insbesondere Dichtstoffprofile, aus Plastisolen auf Basis von PVC und/oder polymeren Methacrylsäureestern, welche Ethylen-Vinylacetat-Copolymere und übliche Zusätze enthalten sowie eine spezielle Zusammensetzung aufweisen, die sie zur Verwendung im Fahrzeug- und Karosseriebau geeignet machen.

Plastisole auf Basis von PVC und/oder polymeren Methacrylsäureestern, insbesondere Polymethylmethacrylat, sind seit vielen Jahren bekannt und werden auf den verschiedensten technischen Gebieten eingesetzt. Dabei ist es bekannt, die Eigenschaften dieser Plastisole durch verschiedene Zusätze zu verändern bzw. im Hinblick auf die gewünschte Anwendung zu verbessern. So ist es u.a. aus der DE-OS 23 27 716, der DE-OS 29 27 088 und der US-PS 3 517 083 bekannt, derartigen Plastisolen Ethylen-Vinylacetat-Copolymere (EVA) zuzusetzen. Im Hinblick auf haftklebrige Formteile wie Profile bzw. Platten, die sich zur Verwendung im Fahrzeugbau eignen, ist darüber hinaus in der DE-OS 32 29 656 vorgeschlagen worden, derartige Plastisole durch Erwärmen auf 80 bis 130°C vorzugelieren. Die Formteile können nach diesem Verfahren direkt durch Warmextrudieren oder nach dem Erwärmen der Plastisolmischung durch geeignetes Zerschneiden oder Stanzen hergestellt werden. Hinsichtlich der bekannten haftklebrigen Eigenschaften von EVAs enthaltenden Materialien sei beispielsweise auf die Beschreibungseinleitung der DE-OS 25 40 378 verwiesen.

Die Vorteile der an sich bekannten vorgelierten Plastisolbänder bzw. -profile liegen auf der Hand, insbesondere wenn diese vorgeformten Formteile eine ausreichende Haftung auf den zu verbindenden oder abzudichtenden Werkstoffen aufweisen. Nachteilig an Formteilen aus vorgelierten Plasti-

soien wie den in der DE-OS 32 29 656 beschriebenen, ist jedoch die Tatsache, daß eine aufwendige Vorgelierungsstufe durchgeführt werden muß, wobei eine genaue Steuerung der Verfahrensbedingungen erforderlich ist, um den gewünschten Vorgelierungsgrad zu erzielen, d.h. die Vorgelierung muß ausreichend sein, um die gewünschte Formbeständigkeit und Kalthaftung zu erhalten, darf aber andererseits nicht zu einer vorzeitigen Aushärtung führen. Es wird angenommen, daß haftklebrige Formteile aus vorgelierten Plastisolen wie sie in der DE-OS 32 29 656 beschrieben werden, aufgrund dieser Schwierigkeiten in der Praxis bisher keine Anwendung gefunden haben.

Angesichts des geschilderten Entwicklungsstandes lag der Erfindung die Aufgabe zugrunde, einen bei Raumtemperatur selbstklebenden Plastisoldichtstoff auf Basis PVC und/oder polymeren Methacrylsäureestern sowie EVA in Form von haftklebrigen Formteilen aufzufinden, der ohne Vorgelierung – durch seine Formgebung in seiner Menge genau dosiert – auf die zu dichtende oder zu verbindende Unterlage, auf der er selbstklebend haften bleibt, kalt aufgetragen und dann bei erhöhter Temperatur gelieren und damit aushärten gelassen werden kann. Mit anderen Worten lag der Erfindung die Aufgabe zugrunde, auf Plastisolen basierende, vorgeformte Dichtstoffe mit ausreichender Kalthaftung und Formstabilität herzustellen, ohne daß eine bisher für erforderlich gehaltene Vorgelierung erfolgt.

Zur Lösung dieser Aufgabe werden erfindungsgemäß haftklebrige Formteile, insbesondere Dichtstoffprofile, der eingangs genannten Art mit der speziellen Zusammensetzung gemäß den Patentansprüchen vorgeschlagen. Gegenstand der Erfindung ist ferner die Verwendung dieser haftklebrigen Formteile zum Verbinden, Abdichten und Versteifen von Karosserie- teilen bei Fahrzeugen.

Der große Vorteil der erfindungsgemäßen Formteile liegt darin, daß sie durch Kaltverarbeitung hergestellt werden können. Zu diesem Zweck werden die verschiedenen Bestandteile in einer geeigneten Mischvorrichtung zu einer homogenen Masse vermischt. Geeigneterweise geschieht dies in einem Kneter mit Austragschnecke, so daß die homogen durchmischte Masse sofort anschließend zum gewünschten Formteil, meist einem Dichtstoffprofil (Band- oder Rundprofil oder auch anders geformte Profile, wie dreieckige oder gewinkelte Profile) extrudiert werden kann. Selbstverständlich können auch andere dem Fachmann geläufige Misch- und Austragvorrichtungen verwendet werden. Zur besseren Extrudierbarkeit ist es dabei von Vorteil, wenn die Masse beim Durchmischen und Extrudieren etwas erwärmt wird. Allerdings sollte die Temperatur nicht über 70°C ansteigen und in der Regel nicht mehr als 60 bis 65°C betragen. Eine Vorgelierung in nennenswertem Umfang erfolgt bei diesen Temperaturen noch nicht.

Es hat sich überraschend gezeigt, daß nur dann haftklebrige Formteile erhalten werden, die den Anforderungen im Fahrzeug- und Karosseriebau gerecht werden, d.h. ausreichende Kalthaftung beispielsweise auf EC-grundiertem Blech, gute Haftung bei den erhöhten Temperaturen des Aushärtungsvorganges und eine ausreichende chemische Stabilität bei derartig hohen Temperaturen aufweisen, wenn die erfindungsgemäßen Komponenten in den angegebenen Mengenverhältnissen eingesetzt werden.

Bei den Ethylen-Vinylacetat-Copolymeren handelt es sich um übliche, im Handel erhältliche Materialien, mit dem angegebenen Vinylacetatgehalt. Ihr Schmelzindex nach ASTM D 1238 liegt bei EVA mit 40 Gew.% VA im Bereich von 35 bis 75 g/10 min (190°C/2,16 kg) und bei EVA mit 26 bis

29 Gew.% VA im Bereich von 2,5 bis 5 g/10 min (190°C/2,16 kg).

Als Füllstoffe und Pigmente eignen sich die auf diesem technischen Gebiet dem Fachmann geläufigen Substanzen wie Bariumsulfat, Calciumcarbonat, gemahlener Dolomit sowie Eisenoxid oder Titandioxid, wobei Bariumsulfat als Füllstoff und Eisenoxid (schwarz) als Pigment bevorzugt sind.

Als Plastisolgrundlage können alle üblichen verpastbaren Polyvinylchloridsorten verwendet werden. Sie sollten möglichst einen K-Wert von etwa 60 bis 90 aufweisen und eine Korngröße unterhalb von 150  $\mu\text{m}$  haben. Neben PVC sind bekanntlich auch andere verpastbare pulverförmige Mischpolymerisate des Vinylchlorids verwendbar, die aber zum überwiegenden Teil aus Vinylchlorid bestehen und bei denen die Gelierungseigenschaften in der Hitze dem des reinen homopolymeren Vinylchlorids praktisch entsprechen.

Als polymere Methacrylsäureester kommen insbesondere Methyl-, Propyl- und Butylester in Frage, die in bekannter Weise durch Emulsions- und Dispersionspolymerisation hergestellt werden können. Das Molekulargewicht der polymeren Methacrylsäureester liegt in der Regel zwischen etwa 200 000 und 1 500 000. Bevorzugt sind dabei Copolymeren aus verschiedenen Methacrylsäureestern. Besonders bevorzugt sind Terpolymere aus Methylmethacrylat, Butylmethacrylat und geringen Mengen Vinylimidazol, wobei der Anteil an Methylmethacrylat mehr als 50 % beträgt und Vinylimidazol in einer Menge von 1 bis 5 % vorhanden ist.

Als Weichmacher können die für PVC bzw. Polymerisate des Methacrylsäuremethylesters bekannten Weichmacher verwendet werden. Dabei hat es sich als besonders vorteilhaft herausgestellt, wenn man Trioctylphosphat und Nitrilkautschuk

in den angegebenen Mengen nebeneinander einsetzt. Ein geeigneter Nitrilkautschuk ist z.B. ein Acrylnitril-Butadien-Copolymer in flüssiger Form mit einem mittelhohen Acrylnitrilgehalt. Derartige Produkte werden von verschiedenen Herstellern angeboten.

Neben Polyamidoaminen und Epoxidharzen haben sich als Haftharze insbesonders Harzester als günstig für die Verbesserung der Hafteigenschaften nach der Ausgelierung bzw. Aushärtung erwiesen. Bei den Harzestern handelt es sich um Ester von hydriertem Kolophonium. Sowohl die Polyamidoamine bzw. die Epoxidharze als auch die erfindungsgemäß bevorzugten Harzester sind handelsübliche Produkte und werden von den verschiedenen Herstellern angeboten.

Auch das erfindungsgemäß zu verwendende Polyisobutylen ist ein übliches Handelsprodukt, d.h. es handelt sich vorzugsweise um Polyisobutylen mit relativen Molekülmassen im mittleren Bereich von 30 000 bis 50 000 (Viskositätsmittel).

Die Vorteile der erfindungsgemäßen haftklebrigen Formteile bestehen u.a. darin, daß man eine genau dosierte Materialmenge durch entsprechende Profilgestaltung aufbringen kann, daß ein weites Spektrum der Formgebung zur Verfügung steht, daß die Dichtstoffauflage vor der Wärmebehandlung korrigiert werden kann, daß eine Anpassung des Dichtstoffes an die Form der Unterlagen während der Wärmebehandlung zwecks Aushärtung erfolgt und daß durch Ausgelieren eine feste und festhaftende Dichtung beispielsweise auf EC-grundiertem Blech erhalten wird. Darüber hinaus kann die Härte des ausgelerten Materials sowie die Klebrigkeit vor dem Einbrennen durch Veränderungen in der Formulierung eingestellt werden.

Dem Fachmann ist klar, daß die erfindungsgemäß verwendete Zusammensetzung neben der oben als bevorzugt erwähnten Kaltextrusion auch auf andere herkömmliche Weise zu haftklebrigen Formteilen beispielsweise durch Pressen oder Stanzen verarbeitet werden kann. Außerdem können erfindungsgemäß haftklebrige Formteile beispielsweise in Form von Platten mit einer Oberflächenkaschierung versehen werden. Weiterhin können die erfindungsgemäßen Profile Einlagen aus Metall oder Kunststoff als Seele zwecks Längsstabilisierung (kein Auslängen beim Abwickeln längerer Dichtstoffprofile) bzw. als Distanzhalter für eine definierte Dicke enthalten. Dabei kann es sich bei der Einlage aus Metall um einen elektrisch leitfähigen Draht oder ein elektrisch leitfähiges Band handeln, die zur elektrischen Beheizung zwecks Ausgelieren verwendet werden können.

Außerdem wurde gefunden, daß die Hafteigenschaften von vorgeformten Dichtstoffen auf den im Fahrzeugbau eingesetzten Blechen außerordentlich verbessert werden können, wenn man den Ausgangszusammensetzungen ein magnetisierbares Material zusetzt und dann den vorgeformten Dichtstoff vor seiner Verwendung magnetisiert. Dadurch wird zusätzlich zu den selbstklebenden Eigenschaften erreicht, daß der vorgeformte Dichtstoff satt auf dem Blech aufliegt und sich beim Einbrennen fest mit der Unterlage verbindet. Durch die Magnetisierung des vorgeformten Dichtstoffes und die damit verbesserte Auflage auf dem Karosserieblech wird das üblicherweise beobachtete Ablösen der Ränder der meist bandförmigen Dichtstoffprofile vermieden. Durch die Magnetisierung wird erreicht, daß dieses Abheben der Ränder unterbleibt und eine satte Auflage auf dem Eisenblech erreicht wird, was vorteilhafterweise zu einer vollflächigen Haftung nach dem Einbrennen führt. Als magnetisierbare Substanzen eignen sich Verbindungen der Formel  $MeO \cdot Fe_2O_3$ ,

wobei  $\text{BaO} \cdot \text{Fe}_2\text{O}_3$  (Bariumferrit) bevorzugt ist. Die magnetisierbare Substanz ersetzt einen Teil oder den gesamten Füllstoff. So kann in der erfindungsgemäßen Zusammensetzung beispielsweise das gesamte Bariumsulfat durch Bariumferrit ersetzt werden. Die Magnetisierung des vorgeformten Dichtstoffes erfolgt nach üblichen Verfahren.

Das Ausglieren der erfindungsgemäßen haftklebrigen Formteile bzw. das Einbrennen auf dem Karosserieblech bietet keine Besonderheiten und erfolgt üblicherweise bei Temperaturen von 150 bis 200°C über einen Zeitraum von 3 bis 15 Minuten, wobei Einbrenndauern von etwas über 5 Minuten bei 160 bis 190°C am üblichsten sind. Selbstverständlich erfüllen die erfindungsgemäßen haftklebrigen Formteile nach dem Ausglieren und Einbrennen die im Automobilbau üblichen Anforderungen der Überlackierfähigkeit mit gängigen Automobilgrundierungen und Lacken. Besonders vorteilhaft ist auch die große chemische Stabilität der erfindungsgemäßen haftklebrigen Formteile, die beim Einbrennen zwischen 160 und 190°C praktisch völlig blasenfrei bleiben.

Beispiel

Folgende Materialien wurden in einem Kneter mit Austragschnecke vermischt, wobei der Kneter vor Arbeitsbeginn auf 70°C aufgeheizt wurde:

EVA (mit 40 Gew.% Vinylacetat)	15,70 Gew.%
EVA (mit 26 - 29 Gew.% Vinylacetat)	2,70 Gew.%
Harzester	14,00 Gew.%
Polyisobutylen	2,80 Gew.%
Bariumsulfat	33,78 Gew.%
Eisenoxid (schwarz)	0,32 Gew.%
polymere Methacrylsäureester	21,00 Gew.%
Trioctylphosphat	5,40 Gew.%
Nitrilkautschuk	<u>4,30 Gew.%</u>
	100,00

Zuerst wurden die beiden EVA-Komponenten in den Kneter gegeben und gründlich durchmischt. Nach etwa 20 Minuten wurden bei laufender Maschine Bariumsulfat und Eisenoxid über einen Zeitraum von etwa 20 Minuten zugesetzt. Nach weiteren 10 bis 15 Minuten Kneten war das Material homogen. Bei laufender Maschine wurde dann der Harzester über einen Zeitraum von 15 Minuten zugesetzt. Anschließend wurde das Polyisobutylen eingearbeitet. Danach wurde der Nitrilkautschuk über einen Zeitraum von 15 Minuten zugesetzt und eingearbeitet. Als letztes wurde das Trioctylphosphat bei laufender Maschine langsam zugegeben und innerhalb 10 Minuten zusammen mit dem Methacrylsäureester eingearbeitet. Es wurde dann noch weitere 10 Minuten lang geknetet. Zwischen den einzelnen Zusätzen wurden die Trogwände mehrfach abgeschält.

Ein Teil der so zu einer homogenen Masse verarbeiteten Mischung wurde bei 60 bis 70°C zu Bandprofilen extrudiert. Ein anderer Teil wurde zu Platten bzw. Folien verpreßt. Versuche mit diesen Produkten unter üblichen Bedingungen in der Autoindustrie verliefen außerordentlich erfolgreich und wurden sehr gut beurteilt.

Patentansprüche

1. Haftklebrige Formteile, insbesondere Dichtstoffprofile, aus Plastisolen auf Basis von PVC und/oder polymeren Methacrylsäureestern, welche Ethylen-Vinylacetat-Copolymere und übliche Zusätze enthalten, dadurch gekennzeichnet, daß sie folgende Zusammensetzung aufweisen:

EVA (mit 40 Gew.% Vinylacetat)	10 - 20 Gew.%
EVA (mit 26 - 29 Gew.% Vinylacetat)	0,5 - 6 Gew.%
Füllstoffe + Pigmente	20 - 40 Gew.%
PVC und/oder polymere Methacrylsäureester	15 - 30 Gew.%
Weichmacher	3 - 15 Gew.%
Haftharze	2 - 17 Gew.%
Polyisobutylen	3 - 15 Gew.%.

2. Haftklebrige Formteile nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß sie folgende Zusammensetzung aufweisen:

EVA (mit 40 Gew.% Vinylacetat)	12 - 16 Gew.%
EVA (mit 26 - 29 Gew.% Vinylacetat)	1 - 4 Gew.%
Füllstoffe + Pigmente	25 - 36,5 Gew.%
PVC und/oder polymere Methacrylsäureester	20 - 25 Gew.%
Weichmacher	5 - 12 Gew.%
Haftharze	11 - 14 Gew.%
Polyisobutylen	5 - 10 Gew.%.

3. Haftklebrige Formteile nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß sie als Weichmacher 3 bis 6 Gew.% Trioctylphosphat und 2 bis 6 Gew.% Nitrilkautschuk, als Füllstoffe und Pigmente 25 - 35 Gew.% Bariumsulfat und 0,1 bis 1,5 Gew.% Eisenoxid (schwarz) und als Haftharze 11 bis 14 Gew.% Harzester enthalten.
4. Haftklebrige Formteile nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß sie als polymere Methacrylsäureester ein Terpolymer aus Methylmethacrylat, Butylmethacrylat und Vinylimidazol enthalten, in dem der Anteil an Methylmethacrylat mehr als 50 % beträgt und Vinylimidazol in einer Menge von 1 bis 5 % vorhanden ist.
5. Verwendung der haftklebrigen Formteile, insbesondere Dichstoffprofile, nach einem der Ansprüche 1 bis 4 zum Verbinden, Abdichten und Versteifen von Karosserie- teilen bei Fahrzeugen.

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



12

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 85115048.2

51 Int. Cl.: C 08 L 27/06, C 08 L 33/10,

22 Anmeldetag: 27.11.85

C 08 K 3/00, C 08 K 5/00

//

(C08L27/06, 23:08, 31:04, 23:18),  
(C08L33/10, 23:08, 31:04, 23:18)

23 Priorität: 12.12.84 DE 3445325

21 Anmelder: Teroson GmbH, Hans-Bunte-Strasse 4,  
D-6900 Heidelberg 1 (DE)

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung: 18.06.86  
Patentblatt 86/25

22 Erfinder: Lippner, Gerhard, Ziegelhäuser Strasse 54,  
D-6901 Schönau (DE)  
Erfinder: Neubauer, Rudolf, Guttenbergstrasse 4,  
D-6901 Bebra (DE)  
Erfinder: Höllerriegel, Klaus, Schröderstrasse 4,  
D-6900 Heidelberg 1 (DE)

24 Benannte Vertragsstaaten: BE DE FR GB IT NL SE

24 Vertreter: UEXKÜLL & STOLBERG Patentanwälte,  
Beselerstrasse 4, D-2000 Hamburg 52 (DE)

54 Haftklebrige Formteile und deren Verwendung.

55 Haftklebrige Formteile, insbesondere Dichtstoffprofile, aus Plastisolen auf Basis von PVC und/oder polymeren Methacrylsäureestern, welche außerdem Ethylen-Vinylacetat-Copolymere mit unterschiedlichem Vinylacetatgehalt, Füllstoffe und Pigmente, Weichmacher, Haftharze und Polyisobutylen enthalten. Durch genaue mengenmäßige Abstimmung der einzelnen Bestandteile werden haftklebrige Formteile erhalten, die den Anforderungen im Fahrzeug- und Karosseriebau gerecht werden, d.h. ausreichende Kalthaftung beispielsweise auf EC-grundiertem Blech, gute Haftung bei den erhöhten Temperaturen des Aushärtungsvorganges und eine ausreichende chemische Stabilität bei derartig hohen Temperaturen aufweisen. Die erfindungsgemäßen Formteil können durch Kaltverarbeitung hergestellt werden.

EP 0 184 718 A3



EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE

Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betritt Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
A, D	EP-A-0 102 523 (HENKEL) * Patentansprüche * -----	1-5	C 08 L 27/06 C 08 L 33/10 C 08 K 3/00 C 08 K 5/00 (C 08 L 27/06 C 08 L 23:08 C 08 L 31:04 C 08 L 23:18 ) (C 08 L 33/10 C 08 L 23:08 C 08 L 31:04 C 08 L 23:18 )
RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int. Cl. 4)			
C 08 L			
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort DEN HAAG	Abschlußdatum der Recherche 16-09-1987	Prüfer HOFFMANN K. W.	
<b>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</b> X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze		E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldeatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record.**

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**